Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6378**

17. Wahlperiode 29. 06. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Kirsten Lühmann, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Sören Bartol, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Wechselkennzeichen für Kraftfahrzeuge

Unter Hinweis auf die Kraftfahrzeugzulassung in Österreich und der Schweiz wurde die Einführung von Wechselkennzeichen in Deutschland in den vergangenen Jahren wiederholt diskutiert. Mit einem solchen Kennzeichen könnten Halterinnen und Halter wechselnd mit jeweils einem von mehreren Fahrzeugen am Straßenverkehr teilnehmen. Interessengruppen und Verbände der Automobilbranche fordern, dass bei dieser Zulassungsvariante nur für eines der Fahrzeuge Kraftfahrzeugsteuer und Kraftfahrtversicherung gezahlt werden muss.

Als Maßnahme des Bürokratieabbaus in der Fahrzeugzulassung beschloss die Koalition der Fraktionen der CDU/CSU und FDP am 21. April 2010, Wechselkennzeichen zum Betrieb zweier Fahrzeuge mit günstigerer Versicherung noch im Jahr 2010 einzuführen (Bundestagsdrucksache 17/4242, S. 67). Im Mai 2010 kündigte der Parlamentarische Staatssekretär bei dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Andreas Scheuer, das Vorhaben öffentlich an (Auto Bild 21/2010). Das Wechselkennzeichen sollte für bis zu drei Fahrzeuge gelten, auch eine Einbeziehung von Wohnmobilen und Motorrädern wurde diskutiert. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, bestätigte die Pläne für eine schnelle Einführung des Wechselkennzeichens (ADAC Motorwelt 10/2010). Die Neuregelung solle die Zulassung mehrerer Autos erleichtern und Anreize zum Kauf eines umweltfreundlichen Zweitwagens schaffen (Auto Bild 35/2010).

Doch erst am 12. Mai 2011 legten das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und das Bundesministerium des Innern (BMI) einen abgestimmten Referentenentwurf einer Verordnung vor. Nach dessen Begründung orientierten sich die vorgeschlagenen Regelungen für ein deutsches Wechselkennzeichensystem zwar am österreichischen Vorbild, eine Eins-zu-eins-Übertragung wäre jedoch mit „langem Zeitvorlauf und hohen Kosten“ verbunden.

Entgegen den vorherigen Ankündigungen der Vertreter des BMVBS sollte die Nutzung des Wechselkennzeichens auf zwei Fahrzeuge der gleichen Fahrzeugklasse und einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t beschränkt werden. Der Vorschlag, mit einem Kennzeichen je nach Mobilitätsbedarf zwischen einem Motorrad und einem Pkw wechseln zu können, wurde nicht aufgenommen. Kraftfahrzeugsteuerliche Vorteile bei der Nutzung von Wechselkennzeichen waren nicht vorgesehen. Außerdem bot die Regelung keinerlei Anreiz für Ver-

braucherinnen und Verbraucher, sich als Zweitwagen ein emissionsärmeres Fahrzeug oder Elektrofahrzeug anzuschaffen und hätte damit keinerlei steuernde Wirkung im Sinne der CO_2-Reduzierung entfaltet.

Ohne Angabe von Gründen wurde der Referentenentwurf einer Verordnung bereits am 16. Mai 2011 wieder zurückgezogen. Am 21. Juni 2011 legte das BMVBS erneut einen Referentenentwurf vor, der mit der Fassung vom 12. Mai 2011 identisch ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum zog die Bundesregierung den Referentenentwurf einer Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 12. Mai 2011 am 16. Mai 2011 zurück, und warum weist der Entwurf vom 21. Juni 2011 keine Änderungen gegenüber dem ersten Entwurf auf?
2. Ist der Referentenentwurf einer Verordnung vom 12. Mai 2011 ohne Kenntnis von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer an die Verbände, Bundesländer und Fraktionen im Deutschen Bundestag verschickt worden?
3. Haben zwischen dem 16. Mai 2011 und 21. Juni 2011 erneut Verhandlungen zwischen dem BMVBS und dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) über den Regelungsinhalt des Referentenentwurfs stattgefunden, und wenn ja, was war das Ergebnis?
4. Welche Verbände, Organisationen und Personen nahmen zum Referentenentwurf einer Verordnung bereits Stellung, und wie bewerten sie die vorgeschlagenen Regelungen im Einzelnen?
5. Was sind die Gründe, dass, entgegen bisheriger Ankündigungen von Vertretern der Bundesregierung in dem Referentenentwurf einer Verordnung vom 21. Juni 2011, beispielsweise
   a) die Zahl der Fahrzeuge, die gemeinsam mit einem Wechselkennzeichen zugelassen werden können, auf zwei statt drei begrenzt ist?
   b) die gemeinsame Zulassung mit einem Wechselkennzeichen auf Fahrzeuge einer Fahrzeugklasse beschränkt ist?
   c) die Verwendung von Wechselkennzeichen auf den Individualverkehr mit Fahrzeugen bis 3,5 t zulässiger Gesamtmasse beschränkt ist?
   d) keine Kraftfahrzeugsteuerermäßigungen für Fahrzeuge, die mit einem Wechselkennzeichen zugelassen werden, vorgesehen sind?
6. Wann wird die Bundesregierung den endgültigen Entwurf einer Verordnung beschließen, dem Bundesrat zur Beschlussfassung zuleiten, und zu welchem Zeitpunkt soll diese in Kraft treten?
7. Zu welchen bürokratischen Veränderungen würde das geplante deutsche Wechselkennzeichensystem für die Fahrzeughalterinnen und -halter im Einzelnen führen?
8. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, so dass die Prozesse im Zuge der Umsetzung eines Wechselkennzeichens für die Versicherungen und die Verwaltung unbürokratisch gestaltet werden, und wenn ja, welche?
9. Auf welcher Fallzahl und auf welcher Senkung der Versicherungsprämien für Fahrzeuge mit Wechselkennzeichen basiert die Schätzung der jährlichen Mindereinnahmen von 50 Mio. Euro/Jahr bei der Versicherungsteuer durch die Bundesregierung im Referentenentwurf einer Verordnung vom 21. Juni 2011 (Angaben in absoluter und prozentualer Höhe, für die Versicherungswirtschaft insgesamt und pro Fahrzeug, getrennt nach Fahrzeugklassen)?

10. Wann führten welche Regierungsvertreter Gespräche mit der Versicherungswirtschaft über das geplante deutsche Wechselkennzeichensystem, und welche Ergebnisse wurden dabei erzielt?

11. Wie beurteilt nach Kenntnis der Bundesregierung die Versicherungswirtschaft die Auswirkungen der Einführung von Wechselkennzeichen in Deutschland auf die Tarifgestaltung in der Kraftfahrtversicherung?

12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass jedenfalls in den Fällen, in denen Halter bereits vorhandener Fahrzeuge diese nach gemeinsamer Zulassung mit einem Wechselkennzeichen wie zuvor alternativ nutzen, sich das bisherige Schadensrisiko nicht verändert und daher kein Anlass zur Prämienanpassung bei der Kraftfahrtversicherung besteht, und falls nein, warum nicht?

13. Besteht angesichts des starken Wettbewerbs bei der Kraftfahrtversicherung in Deutschland nach Ansicht der Bundesregierung die Gefahr, dass von der Versicherungswirtschaft aus politischen Gründen womöglich zugestandene Prämienermäßigungen für Fahrzeuge mit Wechselkennzeichen über Tariferhöhungen für andere Fahrzeughalter oder sogar in anderen Versicherungssparten gegenfinanziert würden, und falls nein, warum nicht?

14. Ist die Begründung des Referentenentwurfs einer Verordnung vom 21. Juni 2011, das vorgeschlagene System ermögliche „eine kurzfristige und kostengünstige Einführung“ von Wechselkennzeichen in Deutschland, so zu verstehen, dass die Bundesregierung bereits mittelfristige Änderungen des neuen Wechselkennzeichensystems prüft oder plant, und falls ja, welche, und wann sollen diese erfolgen?

15. Wie hoch wäre der Entwicklungsaufwand beim Kraftfahrt-Bundesamt, um die erforderliche Anpassung des Zentralen Fahrzeugregisters im Rahmen der geplanten Einführung von Wechselkennzeichen vorzunehmen?

16. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung des Instituts für Automobilwirtschaft zu, dass die Halterinnen und Halter von „Premiumfahrzeugen“, außerdem von Fahrzeugen mit Saison- und Historienkennzeichen die Hauptzielgruppe für Wechselkennzeichen sind, und falls nein, welche Halter würden nach Ansicht der Bundesregierung vorrangig von einem Wechselkennzeichen profitieren, und warum?

17. Wie hoch schätzt die Bundesregierung das Potential für Wechselkennzeichen in Ballungsräumen im Vergleich zu ländlichen Räumen angesichts des Umstands, dass jeweils nur das mit dem Kennzeichen versehene Fahrzeug auf öffentlichen Straßen in Betrieb genommen oder abgestellt werden darf?

18. Hält die Bundesregierung die Einschätzung des Instituts für Automobilwirtschaft e. V. für realistisch, wonach der mögliche Nutzungsgrad von Wechselkennzeichen in Deutschland mittelfristig bei 5 Prozent des Bestands an Personenkraftwagen (rund zwei Millionen Fahrzeugen) liegt, und falls nein, warum nicht?

19. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die von den Befürwortern des Wechselkennzeichens geforderte Begünstigung der betroffenen Fahrzeuge bei der Kraftfahrzeugsteuer demnach zu Mindereinnahmen des Bundes von 300 bis 400 Mio. Euro jährlich führen würde, und falls nein, wie hoch beziffert die Bundesregierung ihrerseits den verlangten Steuerverzicht?

20. Werden Wechselkennzeichen nach dem Referentenentwurf einer Verordnung vom 21. Juni 2011 vorrangig für CO_2-freie oder energieeffiziente Fahrzeuge genutzt werden und damit einen Beitrag zum Umweltschutz leisten, und falls nein, durch welche Regelung ließe sich dies erreichen?

21. Wie hoch schätzt die Bundesregierung selbst die zu erwartende kurz- und mittelfristige Nutzung von Wechselkennzeichen in Deutschland (Angaben in absoluter und prozentualer Höhe des Fahrzeugbestands, getrennt nach Fahrzeugklassen), und welcher Anteil davon entfällt auf

    a) Fahrzeuge, die bisher parallel gefahren wurden, mit Wechselkennzeichen aber künftig nur noch alternativ genutzt werden (ökologischer Effekt),

    b) Fahrzeuge, die bisher bereits alternativ gefahren wurden und mit Wechselkennzeichen künftig unverändert genutzt werden („Mitnahmeeffekt“)?

22. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Zahl der Halterinnen und Halter, die aufgrund der Einführung von Wechselkennzeichen ein zusätzliches Fahrzeug zur alternativen Nutzung erwerben würden (Angabe getrennt nach Fahrzeugklassen), und in wie vielen dieser Fälle würden nach Ansicht der Bundesregierung gegebenenfalls teurere, aber – gemessen am Bestandsfahrzeug – ökologisch vorteilhafte Neu- oder Altfahrzeuge gekauft werden?

23. Stimmt die Bundesregierung der Bewertung zu, dass ein deutsches Wechselkennzeichensystem nach dem Referentenentwurf einer Verordnung vom 21. Juni 2011 einen gewissen Anreiz zur Erhöhung des Gesamtbestands an Fahrzeugen in Deutschland beinhaltet, aber keine Lenkungswirkung zur Verbesserung der Energieeffizienz oder des Emissionsverhaltens dieses Fahrzeugbestands, und falls nein, warum nicht?

24. Wie wird das geplante Wechselkennzeichen aussehen?

25. Werden sich die Verbraucher auf höhere Verbraucherpreise für ihre Kennzeichen einstellen müssen, weil die höheren Herstellungskosten für Wechselkennzeichen auch auf die allgemeinen Kennzeichen übergewälzt werden?

26. Welche zusätzlichen Anforderungen der Finanzverwaltungen an den Nachweis betrieblich bzw. beruflich veranlasster Aufwendungen müssten Steuerpflichtige bei der Nutzung von Wechselkennzeichen künftig im Einzelnen erfüllen?

27. Wie hoch beziffert die Bundesregierung diese bürokratische Mehrbelastung der Steuerpflichtigen einerseits und die bürokratische Entlastung der Halterinnen und Halter bei der Kraftfahrzeugzulassung andererseits (Angaben getrennt nach Fahrzeugklassen)?

Berlin, den 29. Juni 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333